
01000122601950056



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 12**

26 Ιανουαρίου 1995

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Σιδηροδρομικές Γραμμές, που υπογράφηκε στη Γενεύη στις 31 Μαΐου 1985, το κείμενο της οποίας σε πρωτότυπο στην αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική έχει ως εξής:

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES (AGC)

THE CONTRACTING PARTIES,

CONSCIOUS of the need to facilitate and develop international railway traffic in Europe,

CONSIDERING that, in order to strengthen relations between European countries, it is essential to lay down a co-ordinated plan for the development and construction of railway lines adjusted to the requirements of future international traffic,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definition and adoption of the international E-railway network

The Contracting Parties adopt the proposed railway network hereinafter referred to as the "International E-railway network" and described in annex I to this Agreement, as a co-ordinated plan for the development and construction of railway lines of major international importance which they intend to undertake within the framework of national programmes in accordance with their respective legislations.

Article 2

The international E-railway network consists of a system of main lines and supplementary lines. The main lines are the "major railway axes" already carrying very heavy international traffic or traffic expected to become very heavy

in the near future; the supplementary lines are those which, while already completing the network of main lines, will carry very heavy international rail traffic only in the more distant future.

Article 3

Construction and development of lines of the international E-railway network

The international E-railway network of main lines referred to in article 2 conforms to the characteristics set out in annex II to this Agreement or will be brought into conformity with the provisions of this annex in future improvement work to be carried out in conformity with national programmes.

Article 4

Designation of the depositary

The Secretary-General of the United Nations shall be the depositary of this Agreement.

Article 5

Procedure for the signature of, and for becoming Party to, the Agreement

1. This Agreement shall be open at Geneva for signature by States which are either members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 of the terms of reference of the Commission, from 1 September 1985 to 1 September 1986.

2. Those States may become Parties to this Agreement by

(a) Signature, followed by ratification, acceptance or approval; or

(b) Accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

Article 6

Entry into force of the Agreement

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, provided that one or more lines of the international E-railway network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have deposited such an instrument If this condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.

2. For each State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraph 1 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.

Article 7

Limits to the application of the Agreement

Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Article 8

Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.

2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Article 9

Declaration concerning article 8

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 8 of this Agreement.

Article 10

Procedure for amending the main text

1. The main text of this Agreement may be amended by either of the procedures specified in this article.

2. (a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the main text of this Agreement shall be considered by the Working Party on Rail Transport of the Economic Commission for Europe.

(b) If it is adopted by a two-thirds majority of the members present and voting and if this majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for acceptance.

(c) If the amendment is accepted by two thirds of the Contracting Parties, the Secretary-General shall so notify all

the Contracting Parties and the amendment shall enter into force 12 months after the date of such notification. The amendment shall enter into force with respect to all the Contracting Parties except those which, before its entry into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. At the request of at least one third of the Contracting Parties, a conference, to which the States referred to in article 5 shall be invited, shall be convened by the Secretary-General. The procedure specified in paragraph 2, subparagraphs (a) and (b), of this article shall be applied in respect of any amendment submitted to the consideration of such a conference.

Article 11

Procedure for amending annex I

1. Annex I to this Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex I to this Agreement shall be considered by the Working Party on Rail Transport of the Economic Commission for Europe.

3. If it is adopted by the majority of the members present and voting and if this majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned. The following shall be considered Contracting Parties directly concerned:

(a) In the case of inclusion of a new main line or modification of an existing main line, any Contracting Party whose territory is crossed by that line;

(b) In the case of inclusion of a new supplementary line or modification of an existing supplementary line, any Contracting Party contiguous to the requesting country, whose territory is crossed by the principal international line or lines with which the supplementary line, whether new or to be modified, is connected. Two Contracting Parties having in their respective territories the terminal points of a proposed ferry service on the principal line or lines specified above shall also be considered contiguous for the purposes of this paragraph.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be accepted if, within a period of six months following the date of its communication, none of the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned notifies the Secretary-General of its

objection to the amendment. If the administration of a Contracting Party states that its national law obliges it to subordinate its agreement to the grant of a specific authorization or to the approval of a legislative body, the competent administration shall not be considered as having consented to the amendment to annex I to this Agreement, and the proposed amendment shall not be accepted until such time as the said competent administration notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. If such notification is not made within a period of 18 months following the date on which the proposed amendment was communicated to the said competent administration or if, within the period of six months specified above, the competent administration of a Contracting Party directly concerned expresses an objection to the proposed amendment, that amendment shall be deemed not accepted.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties and shall enter into force for all the Contracting Parties three months after the date of its notification.

Article 12

Procedure for amending annex II

1. Annex II to this agreement may be amended by the procedure specified in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex II to this Agreement shall be considered by the Working Party on Rail Transport of the Economic Commission for Europe.

3. If it is adopted by the majority of the members present and voting, and if this majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of all the Contracting Parties for acceptance.

4. The amendment shall be accepted if, within a period of six months following the date of notification, less than one third of the competent administrations of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendment.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties and shall come into force three months after the date of its notification.

Article 13

Notification of the address of the administration to

Each State shall, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Agreement, inform the

which proposed amendments to the annexes to the Agreement are to be communicated

Secretary-General of the name and address of its administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated in conformity with articles 11 and 12 above.

Article 14

Denunciation and suspension of the validity of the Agreement

Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 15

The application of this Agreement shall be suspended if the number of Contracting Parties is less than eight for any period of 12 consecutive months.

IN WITNESS WHEREOF, the plenipotentiaries, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this thirty-first day of May one thousand nine hundred and eighty-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

Annex I

RAILWAY LINES OF MAJOR INTERNATIONAL IMPORTANCE

Numbering of lines of major international importance

1. Principal lines, comprising reference lines and intermediate lines, called class-A lines, have two-digit numbers; supplementary lines, called class-B lines, have three-digit numbers.

2. North-south oriented reference lines have two-digit odd numbers ending in 5 and increasing from west to east. West-east oriented reference lines have two-digit even numbers ending in 0 and increasing from north to south. Intermediate lines have respectively two-digit odd and two-digit even numbers falling within the numbers of the reference lines between which they are located.

3. Class-B lines have three-digit numbers, the first digit being that of the nearest reference line to the north of the B-line concerned, the second being that of the nearest reference line to the west of the B-line concerned and the third being a serial number.

LIST OF RAILWAY LINES

I. Numbering of lines at the European level

North-South

E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover

E 05 Lisboa-Coimbra-Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro-Medina del Campo-Burgos-Irún-Bordeaux-Paris

E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye-Irún-Burgos-Avila -Madrid
Aranda de Duero

E 051 Calais-Paris

E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal-Antwerpen-Bruxelles-Quévy-Feignies-Aulnoye-Paris-Dijon -Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille
Le Creusot

E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brig

E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg-Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-Basel-Olten-Bern-Brig-Domodossola-Rho-Milano-Genova

E 27 Liège-Gouvy-Troisvierges-Luxembourg

E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisbourg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe-Basel-Olten-Chiasso-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina

E 43 Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-
Mannheim
Freilassing-Salzburg

E 45 Oslo-Kornsjø-Göteborg-Helsingborg-Helsingør-København-Nykøbing-Rødby-Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari

E 451 Nürnberg-Passau-Wels

E 51 Gedser-Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Gutenfürst-Hof-Nürnberg

E 53 Helsingborg-Hässleholm

E 530 Nykøbing-Gedser

E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Děčin-Praha
Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein-Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna

E 551 Praha-Horni Dvoriste-Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael

E 59 Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyń-Góra-Wroclaw-Chalupki

E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Děčin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-Komárno-Komaróm-Budapest

E 63 Zilina-Bratislava

E 65 Gdynia-Gdánsk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice-Petrovice u Karviné-Ostrava-Breclav-Bernhardstahl-Wien-Semmering-Bruck a.d.Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach-Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka

E 67 Bruck a.d.Mur-Graz-Spielfeld Strass-Maribor-Zidani Most

E 69 Budapest-Murakeresztur-Kotoriba-Pragersko-Zidani-Most-Ljubljana-Divača-Koper

E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes-Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka

E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković-Split
Sibenik

E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo

E 79 Beograd-Bar

E 85 Budapest-Kelebia-Subotica-Beograd-Niš -Skopje-Gevgelia-Idomeni-
Kraljevo

Thessaloniki-Athinai

E 851 Lvov-Vadul Siret-Vicsani-Pascani

E 853 Larissa-Volos

E 855 Sofia-Kulata-Promachon-Thessaloniki

E 95 Moskva-Kiev-Benderi-Ungeni-Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu-Ruse-Gorna-Dimitrovgrad

E 951 Sindel-Karnobat

West-East

E 10 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück Bremen-Hamburg-Lübeck-Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-Leningrad-Moskva

E 16 London-Harwich-Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht

E 18 Hamburg-Büchen-Schwanheide-Berlin/Seddin

E 20 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O)-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva

E 22 Zeebrugge-Brugge

E 30 Dresden-Görlitz-Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka-Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva

E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra-Gerstungen-Leipzig

E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach-Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)
Gemünden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad Tatry-Košice-Cierna-n.T.-Čop-Lvov

E 400 Frankfurt(M)-Gemünden

E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg-Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg

E 46 Mainz-Frankfurt(M)

E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck-Wörgl-Kufstein (Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Linz-Wien-Hegyeshalom-Budapest-Schwarzach St. Veit
Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony-Čop-Lvov-Kiev-Moskva

E 502 Bischofshofen-Selzthal

E 52 Bratislava-N Zámky-Štúrovo-Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza

E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti

E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti

E 560 Buzáu-Galati-Reni-Benderi

E 562 Bucuresti-Costanta

E 66 Beograd-Vrsac-Stamora Moravita-Timisoara

E 660 Ruse-Kaspican

E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-Varna

E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane-Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina-Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad-Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpaşa-Ankara

E 700 Lyon-Ambérieu

E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]

E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]

E 72 Torino-Genova

E 720 Plovdiv-Zimnitza-Karnobat-Burgas

E 90 Lisboa-Entrocamento-Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou-Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

II. Numbering of lines at the national level */

(1) Portugal

E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Coimbra-Lisboa

E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao-(-Valencia de Alcántara)

(2) Spain

E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso

E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-Avila / Aranda de Duero -Madrid

*/ In the list of towns given below, it should be noted that the stations shown in brackets are located on other routes or outside the country concerned.

E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)

(3) Ireland

E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

(4) United Kingdom

E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast
Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover

E 16 London-Harwich (-Hoek Van Holland)

(5) France

E 05 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)

E 051 Calais-Paris

E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)

E 15 (Quévy-) Feignies-Aulnoye-Paris-Dijon / Le Creusot-Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille

E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)

E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse (-Basel)

E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)

E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)

E 50 Paris-Culoz (-Genève)

E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)

E 700 Lyon-Ambérieu

E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton- (Ventimiglia)

(6) Netherlands

E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen)

E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)

E 16 (Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht

(7) Belgium

E 10 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)

E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)

E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)

E 27 Liège-Gouvy (-Troisvierges)

E 20 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)

E 22 Zeebrugge-Brugge

(8) Luxembourg

E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)

E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg

(9) Federal Republic of Germany

E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)

E 43 Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-
Mannheim
Freilassing (-Salzburg)

E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein (-Wörgl)

E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)

E 51 (Gutenfürst-) Hof-Nürnberg

E 10 Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)

E 18 Hamburg-Büchen (-Schwanheide)

E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt (-Marienborn)

E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra (-Gerstungen)

E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)
Gemünden-Nürnberg-Schirnding-(-Cheb)

E 400 Frankfurt(M)-Gemünden

E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg

E 46 Mainz-Frankfurt(M)

(10) Switzerland

E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig

E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)

E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)

E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)

(11) Italy

E 25 (Brig-) Domodossola-Rho-Milano-Genova

E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina

E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari

E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna

E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)

E 72 Torino-Genova

E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

(12) Norway

E 45 Oslo-(-Kornsjø)

(13) Sweden

E 45 (Kornsjø)-Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)

E 53 Helsingborg-Hässleholm

E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)

E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)

E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)

(14) Denmark

E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (Puttgarden)

E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

(15) Austria

E 43 (Freilassing-) Salzburg

E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)

E 451 (Nürnberg-Passau)-Wels

E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)

E 551 (Horni-Dvoriste-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael

E 65 (Břeclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)

E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)

E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-
Schwarzach St. Veit
Linz-Wien (-Hegyeshalom)

E 502 Bischofshofen-Selzthal

(16) German Democratic Republic

E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen Gutenfürst (-Hof)

E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečin)

E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečin)

E 18 (Büchen-) Schwanheide-Berlin/Seddin

E 20 (Helmstedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)

E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)

E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig

(17) Poland

E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostŕzyn-Ziecona Góra-Wroclaw-Opole-Chalupki

E 65 Gdynia-Gdánsk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karviné)

E 20 (Frankfurt(O))-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol (-Brest)

E 30 (Görlitz-) Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka (-Mostiska)

(18) Czechoslovakia

E 55 (Bad Schandau-) Dečin-Praha

E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)

E 61 (Bad Schandau-) Dečin-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-Komárno-(Komaróm)

E 63 Zilina-Bratislava

E 65 (Zebrzydovice-) Petrovice u. Karviné-Ostrava-Břeclav (-Bernhardstahl)

E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Žilina-Poprad Tatry-Košice-Čierna N. Tis. (-Čop)

E 52 Bratislava-N. Zámky-Stúrovo (-Szob)

(19) Hungary

E 61 (Komárno) Komaróm-Budapest

E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)

E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)

E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)

E 50 (Wien) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (Čop)

E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza

E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lököshāza (-Curtici)

(20) Yugoslavia

E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka

E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most

E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper

E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka

E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perkovic-Split
Sibenik

E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo

E 79 Beograd-Bar

E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-Niš -Skopje-Gevgelia-(-Idomeni)
Kraljevo

E 66 Beograd-Vrsać (-Stamora Moravita)

E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

(21) <u>Greece</u>

E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai

E 853 Larissa-Volos

E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

(22) <u>Romania</u>

E 851 (Vadul Siret-) Vicsani-Pacsani

E 95 (Ungeni-) Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)

E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti

E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti

E 560 Buzau-Galati (-Reni-Benderi)

E 562 Bucuresti-Costanta

E 66 (Vrsać-) Stamora Moravita-Timisoara

(23) <u>Bulgaria</u>

E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna-Dimitrovgrad

E 951 Sindel-Karnobat

E 660 Ruse-Kaspičan

E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspičan-Sindel-Varna

E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)

E 720 Plovdiv-Zimnitza-Karnobat-Burgas

E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)

(24) <u>Finland</u>

E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)

(25) <u>Union of Soviet Socialist Republics</u>

E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicșani)

E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva

E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva

E 20 (Terespol-) Brest-Moskva

E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva

E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov

E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva

E 560 (Galati-) Reni-Benderi

(26) Turkey

E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara

E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]

E 704 Ankara-Nusaybin - [Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq

---

Annex II

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES

Preliminary remarks

The parameters are summarized in table 1.

The values shown in column A of table 1 are to be regarded as important objectives to be reached in accordance with national railway development plans, and any divergence from these values should be regarded as exceptional.

Lines have been divided into two main categories:

(a) Existing lines, capable of being improved where appropriate; it is often difficult and sometimes impossible to modify, for instance, their geometrical characteristics, and the requirements have to be eased for such lines;

(b) New lines to be built: within certain economic limits, the geometrical characteristics in particular may be freely selected; it is necessary to distinguish two subcategories:

(i) Lines intended solely for passenger traffic (excluding goods traffic);

(ii) Lines for mixed or combined traffic, for both passenger and goods services.

The parameters adopted in no way hinder technical progress: they are minimum requirements. A railway network may adopt more ambitious parameters if it considers this worth while.

By analogy, the specifications given in table 1 also apply, where appropriate, to ferry-boat services which are an integral part of the railway network.

Table 1

INFRASTRUCTURE PARAMETERS FOR MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES

	A Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed	B New lines	
		B_1 For passenger traffic only	B_2 For passenger and goods traffic
1. Number of tracks	-	2	2
2. Vehicle loading gauge	UIC */ B	UIC C1	UIC C1
3. Minimum distance between track centres	4.0 m	4.2 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Authorized mass per axle:			
Locomotives (≤200 km/h)	22.5 t	-	22.5 t
Railcars and rail motor sets (≤300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Carriages	16 t	-	16 t
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	-	22.5 t
120 km/h	20 t	-	20 t
140 km/h	18 t	-	18 t
6. Authorized mass per linear metre	8 t	-	8 t
7. Test train (bridge design)	UIC 71	-	UIC 71
8. Maximum gradient	-	35 mm/m	12.5 mm/m
9. Minimum platform length in principal stations	400 m	400 m	400 m
10. Minimum useful siding length	750 m	-	750 m
11. Level crossings	None	None	None

*/ UIC: International Union of Railways

1. Number of tracks

Main international lines must provide high capacity and allow precision timing of operation.

It is generally possible to meet both requirements only on lines with at least two tracks.

2. Vehicle loading gauge

This is the minimum loading gauge for main international lines.

On new lines, only a small marginal investment cost is normally incurred by adopting a high loading gauge, and the UIC C1 gauge has therefore been chosen.

The C1 gauge allows, for instance:

The transport of road goods vehicles and road trains (lorry with trailer,

articulated vehicle, tractor and semi-trailer) conforming to the European road loading gauge (height 4 m, width 2.5 m) on special wagons with a loading height 60 cm above rail level;

The transport of ordinary road semi-trailers 2.5 m wide and 4 m high on recess wagons with normal bogies;

The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.9 m high on ordinary flat wagons;

The transport of swap-bodies 2.5 m wide on ordinary flat wagons.

The existing lines across mountainous regions (such as the Pyrenees, Massif Central, Alps, Jura, Appenines, Carpathians) have many tunnels conforming to the Technical Unit loading gauge, or gauges of slightly greater height at the centre of the track. Increasing this to conform to the UIC C1 gauge is in almost all cases impossible from the economic and financial standpoints.

The UIC B gauge has therefore been chosen for these lines, as it allows, for instance:

The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.90 m high on flat container-wagons with a loading height 1.18 m above rail level;

The transport of swap-bodies 2.5 m wide and 2.6 m high on ordinary flat wagons (loading height 1.246 m);

The transport of semi-trailers on recess wagons.

Most of the existing main international lines offer at least the UIC B gauge. In the case of the others, improvement to this standard does not normally require major investment.

3. Minimum distance between track centres

This is the minimum distance between track centres for double-track main lines outside stations.

An increase in the distance between track centres presents the following advantages:

Decrease in the aerodynamic pressure when two trains pass each other, an advantage which increases in proportion to the speed;

Some relief from the constraints imposed in the transport of out-of-gauge loads;

Possibility of using high-powered mechanized equipment for track maintenance and renewal.

On existing double-track lines, and outside stations, the distance between track centres varies between 3.5 m and 4 m. When tracks are completely renewed, efforts should be made to increase the distance, with the aim of achieving a minimum distance of 4 m.

On new lines, the choice of a generous between-track distance normally entails only a limited marginal investment, at least outside tunnels and up to 4.2 m. A minimum distance between track centres of 4.2 m has therefore been selected. This is sufficient for high speeds up to 300 km/h (e.g. the new Paris - south-east high-speed line between Paris and Lyon).

4. Nominal minimum speed

The nominal minimum speed determines the geometrical characteristics of the section (radius of curves and cant), the safety installations (braking distances) and the braking coefficient of the rolling stock.

On existing lines, maximum speeds are dependent upon the radius of the curves. The nominal minimum speed selected (160 km/h) is the general practice on sections with straight track or wide-radius curves. In some cases the layout and signalling can be improved, without excessive investment, to allow 160 km/h to be reached on some sections.

On new lines much higher nominal speeds can be adopted. The nominal speeds selected are those for new lines recently completed, under construction or at the planning stage.

The nominal speed is not the same as the commercial speed. The commercial speed is the distance between the origin and destination of a train divided by the total journey time, including intermediate stops.

5. Authorized mass per axle

This is the authorized mass per axle which international main lines should be able to bear.

International main lines should be capable of taking the most modern existing and future vehicle traffic, in particular:

Locomotives with a mass per axle of 22.5 tonnes; on lines which normally take a mass per axle of 20 tonnes, locomotives with a slightly higher mass per axle are tolerated because the ratio of the number of locomotive axles to the total number of axles is usually very low and the suspension of a locomotive causes less wear than that of a wagon;

Rail cars and rail motor sets with a mass per axle of 17 tonnes (this is the mass per axle of the French Railways TGV sets);

Carriages with a mass per axle of 16 tonnes (in existing and planned ordinary carriage stock, no carriage has or will have a mass per axle, when loaded, exceeding 16 tonnes);

Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; for new mixed or combined traffic lines a wagon mass per axle of 22.5 tonnes up to 100 km/h has been adopted, in conformity with recent UIC decisions. The mass per axle limits of 20 tonnes for a speed of 120 km/h and 18 tonnes for a speed of 140 km/h are those set by the UIC regulations.

The mass per axle values shown are for a wheel diameter of not less than 840 mm, in accordance with the UIC regulations.

6. Authorized mass per linear metre

The authorized mass per metre of length over buffers of vehicles which international lines should be capable of accommodating has been set at 8 t, conforming to UIC class C4.

7. Test train (bridge design)

This is the minimum "test train" on which bridge design for international main lines should be based.

On new lines for mixed or combined traffic, the UIC 71 test train is used.

On new lines restricted to passenger traffic, no international standard has been laid down.

8. Maximum gradient

This is the gradient not to be exceeded on main international lines.

On existing lines, the gradient is a factor which it is virtually impossible to alter.

On new lines reserved for passenger traffic, the value 35 mm/m has been adopted (this is the standard used on the Paris - south-east high-speed line between Paris and Lyon).

On new lines for mixed or combined traffic, the value 12.5 mm/m has been adopted. This is the highest in any current national planning.

The gradient depends upon the length of the slope; the longer the slope the smaller the gradient and vice versa.

9. Minimum platform length in principal stations

The length of 400 m adopted by UIC has been chosen. A platform with a length of 400 m will take, for example:

A train consisting of a locomotive and 13 coaches 27.5 m long, or a locomotive and 14 coaches 26.4 m long;

A train consisting of two TGV sets as used on the Paris - south-east line.

A principal station platform length exceeding 400 m was not adopted, for two reasons:

"Passenger resistance" from passengers on foot, especially in dead-end stations;

Excessive investment costs, especially in modifying existing dead-end stations.

10. Minimum useful siding length

The minimum useful siding length on main international lines is significant only for goods trains.

The length of 750 m adopted by UIC was chosen. This permits the movement and stabling of goods trains of a gross hauled weight exceeding 5,000 tonnes in class C (8 gross tonnes per metre of length); moreover, a train of 1,500 hauled gross tonnes to be stabled on a 750 m siding has a mass of little more than 2 tonnes per metre of length.

11. Level crossings

New main international lines should be built without any road level crossings.

On existing main international lines, the systematic replacement of level crossings by over- or under-passes is planned, except in the few cases where such replacement is physically impossible.

MAP OF RAILWAY LINES FORMING PART OF THE EUROPEAN NETWORK

This map provides, for information purposes only, a geographical picture of the routes followed by the railway lines defined in annex I to the Agreement, as they exist at the time of drawing up the Agreement.

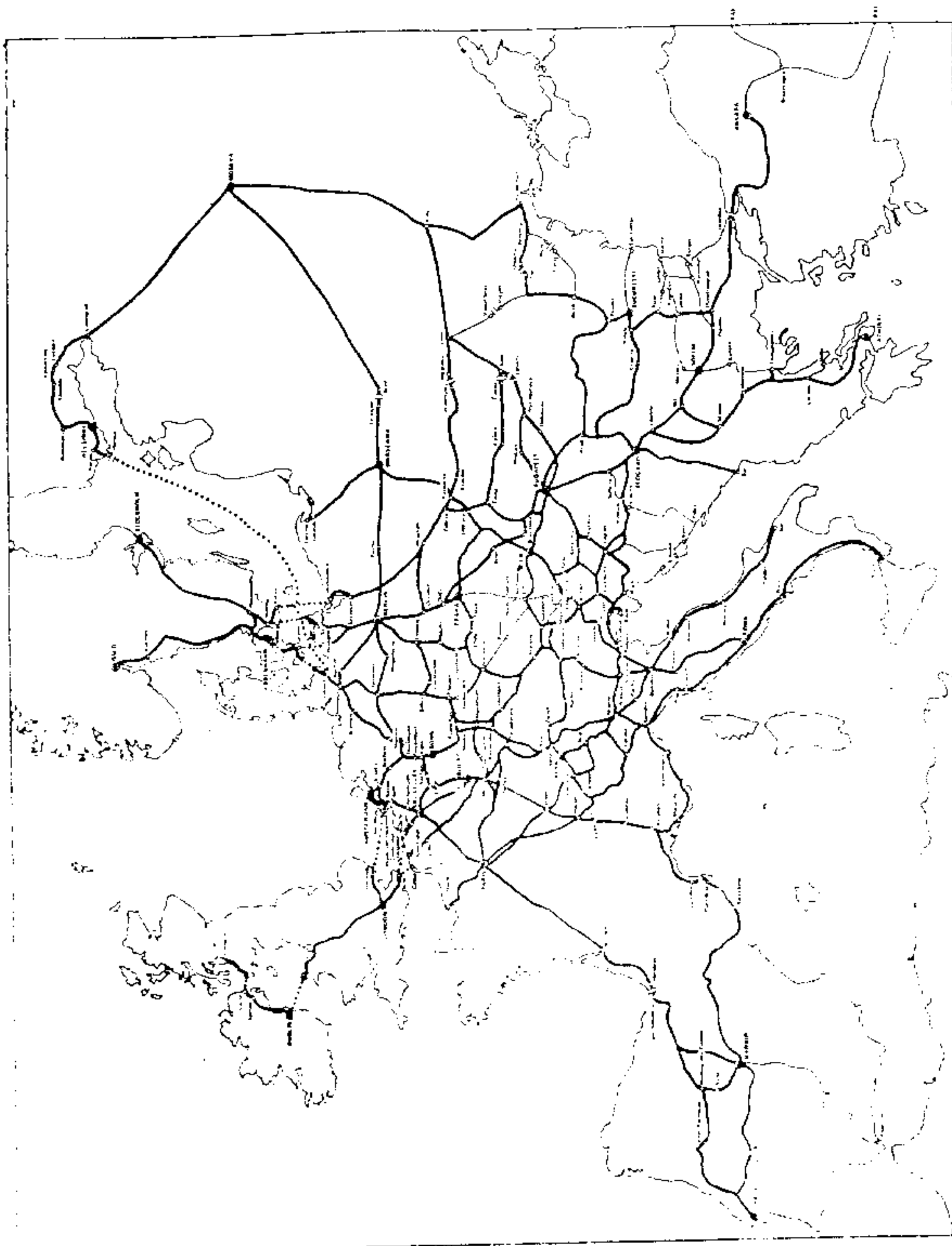
Legend

The distinction between principal and supplementary lines on the entire European network has been decided by GREN (TRANS/SC2/GREN/2, paragraphs 4 and 5).

I. Thick continuous lines: principal lines whose route has been proposed by Governments

II. Thin continuous lines: supplementary lines whose route has been proposed by Governments

III. Dotted lines: ferry services.



I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC), done at Geneva on 31 May 1985, the original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations, as the said Agreement was opened for signature.

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), fait à Genève le 31 mai 1985, dont l'original se trouve déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies tel que ledit Accord a été ouvert à la signature.

For the Secretary-General,
The Legal Counsel:

Pour le Secrétaire général,
Le Conseiller juridique :

Carl-August Fleischhauer

United Nations, New York
25 October 1985

Organisation des Nations Unies, New Yor
le 25 octobre 1985



ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (AGC)

ΗΝΩΜΕΝΑ ΕΘΝΗ

1985

ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (AGC)

Τα συμβαλλόμενα μέρη,

Εχοντας επίγνωση της ανάγκης να διευκολυνθεί και να αναπτυχθεί η διεθνής σιδηροδρομική κίνηση στην Ευρώπη,

Εχοντας υπ' όψη οτι για να ενισχυθούν οι σχέσεις μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών, είναι αναγκαίο να καταρτισθεί ενα συντονισμένο σχέδιο για την ανάπτυξη και την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών που να είναι προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις της σιδηροδρομικής κινήσεως του μέλλοντος,

Συμφώνησαν τα εξής:

Ορισμός και υιοθέτηση του διεθνούς

Ε-σιδηροδρομικού δικτύου

Αρθρο 1

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υιοθετούν το προταθέν σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο στο εξής θα καλείται "Διεθνές Ε-σιδηροδρομικό Δίκτυο" και περιγράφεται στο παράρτημα I της παρούσης Συμφωνίας, ως ενα συντονισμένο σχέδιο για την ανάπτυξη και κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών μείζονος διεθνούς σημασίας που έχουν σκοπό να αναλάβουν μέσα στα πλαίσια των εθνικών προγραμμάτων σύμφωνα με τις αντίστοιχες νομοθεσίες τους.

Αρθρο 2

Το διεθνές Ε-σιδ/κό δίκτυο αποτελείται απο ενα σύστημα κυ-

ρίων γραμμών και συμπληρωματικών γραμμών. Οι κύριες γραμμές είναι οι "μείζονες διεθνείς άξονες" που ήδη δέχονται πολύ μεγάλη διεθνή κίνηση ή κίνηση που αναμένεται να καταστεί πολύ μεγάλη στο εγγύς μέλλον. Οι συμπληρωματικές γραμμές είναι εκείνες που ενώ ήδη συμπληρώνουν το δίκτυο των κυρίων γραμμών, μόνον στο απώτερο μέλλον πρόκειται να δεχθούν πολύ μεγάλη διεθνή σιδηροδρομική κίνηση.

Κατασκευή και ανάπτυξη των γραμμών του διεθνούς Ε-σιδηροδρομικού δικτύου

Αρθρο 3

Το διεθνές Ε-σιδηροδρομικό δίκτυο κυρίων γραμμών που αναφέρεται στο άρθρο 2 συμφωνεί με τα χαρακτηριστικά που μνημονεύονται το παράρτημα ΙΙ της παρούσης Συμφωνίας ή θα καταστεί σύμφωνο με τις διατάξεις αυτού του παραρτήματος με μελλοντικά έργα βελτιώσεως που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τα εθνικά προγράμματα.

Διορισμός θεματοφύλακος

Αρθρο 4

Ο Γενικός Γραμματεύς των Ηνωμένων Εθνών θα είναι ο θεματοφύλαξ της παρούσης Συμφωνίας.

Διαδικασία για την υπογραφή και εισοδοχή Συμβαλλομένων Μερών στην Συμφωνία

Αρθρο 5

1. Η παρούσα Συμφωνία θα είναι ανοικτή στην Γενεύη για υπογραφή απο Κράτη τα οποία είναι είτε μέλη της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη ή έχουν γίνει δεκτά στην Επιτροπή με συμβουλευτική ιδιότητα σύμφωνα με την παράγραφο 8 της περιγραφής των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής, απο 1.9.1985 εως 1.9.1986.

2. Τα ως άνω Κράτη μπορούν να καταστούν Συμβαλλόμενα Μέρη της παρούσης Συμφωνία με τους εξής τρόπους:

(α) Υπογραφή ακολουθούμενη απο επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση, ή

(β) Προσχώρηση.

3. Η επικύρωση, η αποδοχή, ή έγκριση ή η προσχώρηση θα πραγματοποιούνται δια της καταθέσεως μιας σχετικής πράξεως, με την δέουσα μορφή, στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

Εναρξη ισχύος της Συμφωνίας

Αρθρο 6

1. Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ 90 ημέρες μετά την ημερομηνία κατα την οποία οι Κυβερνήσεις οκτώ Κρατών θα έχουν καταθέσει μια πράξη επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως, υπο την προϋπόθεση οτι μια ή περισσότερες γραμμές του διεθνούς Ε-σιδηροδρομικού δικτύου, συνδέει κατά συνεχή τρόπο, τις επικράτειες τουλάχιστον τεσσάρων απο τα Κράτη που έχουν καταθέσει αυτές τις πράξεις. Αν αυτή η αίρεση δεν πληρωθεί, η Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ 90 ημέρες μετά την ημερομηνία κατα την οποία θα κατατεθεί η πράξη επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως, με την οποία πληρούται αυτή η προϋπόθεση.

2. Για κάθε Κράτος που καταθέτει μια πράξη επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως, μετά την έναρξη της 90θήμερης περιόδου που ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ 90 ημέρες μετά την ημερομηνία καταθέσεως της εν λόγω πράξεως.

Ορια στην εφαρμογή της Συμφωνίας

Αρθρο 7

Τίποτε απ' όσα περιέχονται στην παρούσα Συμφωνία δεν θα ερμηνεύεται οτι εμποδίζει ενα Συμβαλλόμενο Μέρος να προβεί σε κάποια πράξη την οποία κρίνει ως αναγκαία για την εξωτερική ή την εσωτερική του ασφάλεια, σύμφωνα με τις διατάξεις του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, περιοριζόμενο στις απαιτήσεις των περιστάσεων. Αυτά τα μέτρα, τα οποία πρέπει να είναι προσωρινά, θα γνωστοποιούνται αμέσως στον Θεματοφύλακα και θα προσδιορίζεται η φύση τους.

Διευθέτηση διαφορών

Αρθρο 8

1. Κάθε διαφορά μεταξύ δύο ή περισσοτέρων Συμβαλλομένων Μερών που έχει σχέση με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσης Συμφωνίας και την οποία οι Συμβαλλόμενοι που εμπλέκονται την διαφορά δεν είναι εις θέση να επιλύσουν με διαπραγματεύσεις ή με άλλα μέσα, θα παραπέμπεται σε διαιτησία αν κάποιο απο τα Συμβαλλόμενα Μέρη που εμπλέκονται στην διαφορά το ζητήσει, και για τον σκοπό αυτό, θα υποβάλλεται σε ένα ή περισσότερους διαιτητές επιλεγόμενους δια αμοιβαίας συμφωνίας των εμπλεκομένων στην διαφορά Συμβαλλομένων Μερών. Αν οι εμπλεκόμενοι στην διαφορά Συμβαλλόμενοι αποτύχουν να συμφωνήσουν στην επιλογή ενός ή περισσοτέρων διαιτητών εντός τριών μηνών απο της αιτήσεως διαιτησίας, οιοσδήποτε απο αυτούς τους Συμβαλλομένους μπορεί να ζητήσει απο τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών να διορίσει ενα διαιτητή, στον οποίο θα υποβληθεί η διαφορά για να αποφασίσει.

2. Η απόφαση του διορισθέντος σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου διαιτητού ή διαιτητών θα είναι δεσμευτική για τους εμπλεκόμενους στην διαφορά Συμβαλλόμενους.

Δήλωση σχετικά με το άρθρο 8

Αρθρο 9

Κάθε Κράτος μπορεί, την στιγμή της υπογραφής της Συμφωνίας ή της καταθέσεως της πράξεως επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως, να δηλώσει οτι δεν θεωρεί τον εαυτό του δεσμευόμενο απο το άρθρο 8 της παρούσης Συμφωνίας.

Διαδικασία για την τροποποίηση του κυρίως κειμένου

Αρθρο 10

1. Το κυρίως κείμενο της παρούσης Συμφωνίας μπορεί να τροποποιηθεί με κάποια απο τις διαδικασίες που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. (α) Μετά απο αίτηση ενός Συμβαλλομένου, κάθε τροποποίηση προτεινόμενη απο αυτόν επι του κυρίως κει-

μένου της παρούσης Συμφωνίας θα εξετάζεται απο την Ομάδα Εργασίας επι των Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη.

(β) Αν εγκριθεί απο πλειοψηφία δύο τρίτων των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου μελών και αν αυτή η πλειοψηφία περιλαμβάνει μια πλειοψηφία δύο τρίτων των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου Συμβαλλομένων, η τροποποίηση θα κοινοποιείται απο τον Γενικό Γραμματέα προς όλους τους Συμβαλλομένους προς αποδοχή.

(γ) Αν η τροποποίηση γίνει αποδεκτή απο τα δύο τρίτα των Συμβαλλομένων, ο Γενικός Γραμματεύς θα ειδοποιεί σχετικώς τους Συμβαλλομένους και η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ 12 μήνες μετά την ημερομηνία αυτής της ειδοποιήσεως. Η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ προκειμένου περι όλων των Συμβαλλομένων εκτός εκείνων που, προ της θέσεως της τροποποιήσεως σε ισχύ, έχουν κάνει μια δήλωση οτι δεν δέχονται στην τροποποίηση.

3. Μετά απο αίτημα τουλάχιστον του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων, θα συγκαλείται απο τον Γενικό Γραμματέα μια συνδιάσκεψη, στην οποία θα προσκαλούνται τα Κράτη που αναφέρονται στο άρθρο 5. Προκειμένου περι τροποποιήσεως υποβαλλομένης στην κρίση αυτής της συνδιασκέψεως, θα έχουν εφαρμογή οι διαδικασίες που προσδιορίζονται τις υποπαραγράφους (α) και (β) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου.

Διαδικασία για την τροποποίηση του παραρτήματος Ι

Αρθρο 11

1. Το παράρτημα Ι της παρούσης Συμφωνίας μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στο παρόν άρθρο.

2. Μετά απο αίτηση ενός Συμβαλλομένου, κάθε τροποποίηση προτεινόμενη απο αυτόν επι του παραρτήματος Ι της παρούσης Συμ-

φωνίας θα εξετάζεται απο την Ομάδα Εργασίας επι των Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη.

3. Αν εγκριθεί απο την πλειοψηφία των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου μελών και αν αυτή η πλειοψηφία περιλαμβάνει την πλειοψηφία των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου Συμβαλλομένων, η τροποποίηση θα κοινοποιείται απο τον Γενικό Γραμματέα προς τις αρμόδιες διοικήσεις των αμέσως ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων. Οι εξής θα θεωρούνται ως αμέσως ενδιαφερόμενοι Συμβαλλόμενοι:

(α) Στην περίπτωση συμπεριλήψεως μιάς νέας κυρίας γραμμής ή τροποποιήσεως μιάς ήδη υφισταμένης κυρίας γραμμής, κάθε Συμβαλλόμενος του οποίου η επικράτεια διασχίζεται απο αυτή την γραμμή,

(β) Στην περίπτωση συμπεριλήψεως μιάς νέας δευτερεύουσας γραμμής ή τροποποιήσεως μιάς ήδη υφισταμένης δευτερεύουσας γραμμής, κάθε όμορος προς τον αιτούντα Συμβαλλόμενος, του οποίου η επικράτεια διασχίζεται απο την κύρια διεθνή γραμμή (ή γραμμές), με την οποία η δευτερεύουσα γραμμή, ή τροποποιηθησόμενη, συνδέεται. Δύο Συμβαλλόμενοι που έχουν στις επικράτειές τους τα τερματικά σημεία μιάς προτεινομένης γραμμής φέρυ επι της κυρίας γραμμής (ή γραμμών) που αναφέρονται ανωτέρω, θα θεωρούνται επίσης οτι είναι όμοροι για τους σκοπούς της παρούσης παραγράφου.

4. Κάθε προτεινομένη τροποποίηση που κοινοποιείται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου θα γίνεται δεκτή αν μέσα σε διάστημα έξη μηνών μετά την ημερομηνία της κοινοποιήσεώς της καμμία απο τις αρμόδιες διοικήσεις των αμέσως ενδιαφερομένων Συμβαλλομένων, δεν γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα οτι έχει αντίρρηση στην τροποποίηση. Αν η διοίκηση ενός Συμβαλλομένου δηλώσει οτι η εθνική της νομοθεσία την υποχρεώνει να εξαρτήσει την σύμφωνία της απο την χορήγηση μιάς συγκεκριμένης εξουσιοδοτήσεως ή την έγκριση ενός νομοθετικού οργάνου, η αρμόδία διοίκηση δεν θα θεωρείται οτι έχει δώσει την συναίνεσή της για την

τροποποίηση του παραρτήματος Ι της παρούσης Συμφωνίας, και συνεπώς η προτεινομένη τροποποίηση δεν θα γίνεται δεκτή, μέχρι να γνωστοποιήσει η αρμοδία διοίκηση στον Γενικό Γραμματέα οτι έχει αποκτήσει την αναγκαία εξουσιοδότηση ή έγκριση. Αν αυτή η γνωστοποίηση δεν δοθεί μέσα σε διάστημα 18 μηνών απο της ημερομηνίας κατα την οποία η προτεινομένη τροποποίηση κοινοποιήθηκε προς την ειρημμένη αρμοδία διοίκηση, ή αν μέσα στην εξάμηνη περίοδο που μνημονεύεται ανωτέρω, η αρμοδία διοίκηση ενός αμέσως ενδιαφερομένου Συμβαλλομένου εκφράσει την αντίρρησή της προς την προτεινομένη τροποποίηση, αυτή την τροποποίηση θα θεωρείται ως μη αποδεκτή.

5. Κάθε αποδεκτή τροποποίηση θα κοινοποιείται απο τον Γενικό Γραμματέα προς όλους τους Συμβαλλομένους και θα τίθεται σε ισχύ για όλους τους Συμβαλλομένους τρείς μήνες μετά την ημερομηνία γνωστοποιήσεώς της.

Διαδικασία για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ

Αρθρο 12

1. Το παράρτημα ΙΙ της παρούσης Συμφωνίας μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στο παρόν άρθρο.

2. Μετά απο αίτηση ενός Συμβαλλομένου, κάθε τροποποίηση προτεινόμενη απο αυτόν επι του παραρτήματος ΙΙ της παρούσης Συμφωνίας θα εξετάζεται απο την Ομάδα Εργασίας επι των Σιδηροδρομικών Μεταφορών της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη.

3. Αν εγκριθεί απο την πλειοψηφία των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου μελών και αν αυτή η πλειοψηφία περιλαμβάνει την πλειοψηφία των παρόντων και δικαιουμένων ψήφου Συμβαλλομένων, η τροποποίηση θα κοινοποιείται απο τον Γενικό Γραμματέα προς τις αρμόδιες διοικήσεις των Συμβαλλομένων για αποδοχή.

4. Η τροποποίηση θα γίνει δεκτή αν μέσα σε διάστημα έξη μηνών μετά την ημερομηνία γνωστοποιήσεώς της, λιγότερο απο το ένα τρίτο των αρμοδίων διοικήσεων των Συμβαλλομένων γνωστοποιή-

σουν στον Γενικό Γραμματέα οτι έχουν αντίρρηση για την τροποποίηση.

5. Κάθε τροποποίηση που γίνεται αποδεκτή θα κοινοποιείται απο τον Γενικό Γραμματέα σε όλους τους Συμβαλλόμενους και θα τίθεται σε ισχύ τρείς μήνες μετά την ημερομηνία της γνωστοποιήσεώς της.

Γνωστοποίηση της διευθύνσεως της διοικήσεως προς την οποία πρέπει να αποστέλλωνται οι προτεινόμενες τροποποιήσεις των παραρτημάτων της Συμφωνίας

Αρθρο 13

Κάθε Κράτος, κατα την στιγμή της υπογραφής, επικυρώσεως, αποδοχής, εγκρίσεως ή προσχωρήσεως στην παρούσα Συμφωνία, θα ανακοινώνει στον Γενικό Γραμματέα το όνομα και την διεύθυνση της διοικήσεώς του στην οποία πρέπει να κοινοποιούνται οι προτεινόμενες τροποποιήσεις των παραρτημάτων της παρούσης Συμφωνίας, σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 12 ανωτέρω.

Καταγγελία και αναστολή της ισχύος της Συμφωνίας

Αρθρο 14

Κάθε Συμβαλλόμενος μπορεί να καταγγείλει την παρούσα Συμφωνία με γραπτή ειδοποίηση προς τον Γενικό Γραμματέα. Η καταγγελία θα τεθεί σε ισχύ μετά την πάροδο ενός έτος απο της ημερομηνίας παραλαβής της ειδοποιήσεως απο τον Γενικό Γραμματέα.

Αρθρο 15

Η εφαρμογή της παρούσης Συμφωνίας θα αναστέλλεται αν ο αριθμός των Συμβαλλομένων είναι μικρότερος απο τον αριθμό οκτώ για χρονικό διάστημα 12 συναπτών μηνών.

Εις πίστωσιν των ανωτέρω, οι πληρεξούσιοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι προς τούτο, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Εγένετο στην Γενεύη, σήμερα 31 Μαΐου 1985, σε ένα αντίγραφο στην Αγγλική, την Γαλλική και την Ρωσσική γλώσσα, των τριών κειμένων όντων εξ ίσου αυθεντικών.

Παράρτημα Ι

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΜΕΙΖΟΝΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ

Αρίθμηση των γραμμών μείζονος διεθνούς σημασίας

1. Οι πρωτεύουσες γραμμές, οι οποίες περιλαμβάνουν γραμμές αναφοράς και ενδιάμεσες γραμμές, ονομάζονται γραμμές Α κατηγορίας και έχουν διψήφιους αριθμούς. Οι δευτερεύουσες γραμμές, ονομάζονται γραμμές Β κατηγορίας και έχουν τριψήφιους αριθμούς.

2. Οι γραμμές αναφοράς με προσανατολισμό απο βορρά προς νότο έχουν διψήφιους αριθμούς που τελειώνουν σε 5 και αυξάνουν απο δυσμών προς ανατολάς. Οι γραμμές αναφοράς με προσανατολισμό απο δυσμών προς ανατολάς έχουν διψήφιους αριθμούς που τελειώνουν σε 0 και αυξάνουν απο βορρά προς νότο. Οι ενδιάμεσες γραμμές έχουν αντιστοίχως διψήφιους μονούς και δηψήφιους ζυγούς αριθμούς που ευρίσκονται μεταξύ των αριθμών που αντιστοιχούν στις γραμμές αναφοράς μεταξύ των οποίων κείνται οι γραμμές αυτές.

3. Οι γραμμές Β κατηγορίας έχουν τριψήφιους αριθμούς. Απο τους αριθμούς αυτούς το πρώτο ψηφίο είναι το πρώτο ψηφίο της πλησιέστερης γραμμής αναφοράς προς βορράν της εν λόγω γραμμής Β κατηγορίας. Το δεύτερο ψηφίο είναι το δεύτερο ψηφίο της πλησιέστερης γραμμής αναφοράς προς δυσμάς της εν λόγω γραμμής Β κατηγορίας. Το τρίτο ψηφίο είναι αύξων αριθμός.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

I. Αρίθμηση γραμμών σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Βορράς - Νότος

E 03 Γλασκώβη - Stranraer - Λάρν - Μπέλφαστ - Δουβλίνο - Χόλυχεντ - Crewe - Λονδίνο - Folkestone - Ντόβερ

E 05 Λισσαβώνα - Κοίμπρα - Βιλαρ Φορμόσο - Φουέντες ντε Ονόρο - Μεντίνα ντελ Κάμπο - Μπούργκος - Ιρούν - Μπορντώ - Παρίσι

E 07	Παρίσι - Μπορντώ - Hendaye - Ιρούν - Μπούργκος - Αβίλα/Αράντα ντε Ντουέρο - Μαδρίτη
E 051	Καλαί - Παρίσι
E 053	Μαδρίτη - Κόρντοβα - Μπομπαντίγια - Αλγεθίρας
E 15	Αμστερνταμ - Χάγη - Ρόττερνταμ - Ρούσενταλ - Αμβέρσα - Βρυξέλλες - Quevy - Feignies - Aulnoye - Παρίσι - Ντιζόν/ Le Creusot - Λυών - Αβινιόν - Ταρασκόν - Μασσαλία
E 23	Δουνκέρκη - Aulnoye - Thionville - Μετς -Frouard - Τούλ - Culmont - Chalindrey - Ντιζόν - Vallorbe - Λωζάννη - Brig
E 25	Βρυξέλλες - Arlon - Sterpenich - Kleinbettingen - Λουξεμβούργο - Bettembourg - Thionville - Μέτς - Στρασβούργο - Μυλούζ - Βασιλεία - Ολτεν - Βέρνη - Brig - Domodossola - Rho - Μιλάνο - Γένοβα
E 27	Λιέγη - Gouvy - Troisvierges - Λουξεμβούργο
E 35	Αμστερνταμ - Ουτρέχτη - Αρνεμ - Emmerich - Ντουισμπουργκ - Ντύσσελντορφ - Κολωνία - Mainz - Μανχαϊμ - Καρλσρούη - Βασιλεία - Ολτεν - Κιάσο - Μιλάνο - Μπολώνια - Φλωρεντία - Ρώμη - Νεάπολη - Σαλέρνο - Μεσσήνη
E 43	Φρανκφούρτη (Μ)- Χαιδελβέργη/Μανχάιμ - Bruchsal - Στουτγάρδη - Ούλμ - Αουγκσμπουργκ - Μόναχο - Freilassing - Σάλτσμπουργκ
E 45	Οσλο - Kornsjo - Γκαίτεμποργκ - Helsingborg - Helsingor - Κοπεγχάγη - Nykobing - Rodby- Puttgarden - Αμβούργο - Αννόβερο - Bebra - Gemunden - Νυρεμβέργη - Αουγκσμπουργκ - Μόναχο - Kufstein - Worgl - Ιννσμπρουκ - Brennero - Βερόνα - Μπολώνια - Αγκώνα - Φοτζια - Μπάρι
E 451	Νυρεμβέργη - Passau - Wels
E 51	Gedser - Rostock Βερολίνο/Seddin - Λειψία - Plauen - Gutenfurst -Hof - Νυρεμβέργη

E 53	Helsingborg - Hassleholm
E 530	Nykobing - Gedser
E 55	Στοκχόλμη - Hassleholm- Μάλμο - Trelleborg - Sassnitz Hafen - Stralsund - Βερολίνο/Seddin - Δρέσδη - Bad Schandau - Decin - Πράγα Linz - Σάλτσμπουργκ - Schwarzach St.Veit - Villach - Arnoldstein - Tarvisio - Ούντινε - Βενετία - Μπολώνια
E 551	Πράγα - Horni Dvoriste - Summerau - Λιντς - Selzthal -St.Michael
E 59	Μάλμο - Ystad - Swinoujscie - Szczecin - Kostrzyn - Gora - Wroclaw - Chalupki
E 61	Στοκχόλμη - Hassleholm - Μάλμο - Trelleborg - Sassnitz Hafen - Stralsund - Βερολίνο/Seddin - Δρέσδη - Bad Schandau - Decin - Nymburk - Kolin - Brno - Breclav - Μπρατισλάβα - Komarno - Komarom - Βουδαπέστη
E 63	Zilina - Μπρατισλάβα
E 65	Gdynia - Gdansk - Βαρσοβία - Κατοβίτσε - Zebrzydowice - Petrovice u Karvine - Ostrava - Breclav - Bernhard-stahl - Βιέννη - Semmering - Bruck a.d.Mur -Klagen-furt - Villach - Rosenbach - Jesenice - Λιουμπλιάνα - Pivka - Rijeka
E 67	Bruck a.d.Mur - Γκράτς - Spielfeld Strass - Maribor-Zidani Most
E 69	Βουδαπέστη - Murakeresztur - Kotoriba - Pragersko - Zidani - Most - Λιουμπλιάνα - Divaca - Koper
E 71	Βουδαπέστη - Murakeresztur - Gyekenyes - Botovo - Koprivnica - Ζάγκρεμπ - Καρλοβατς - Ριέκα
E 751	Ζάγκρεμπ - Sunja - Knin - Perkovic - Σπλίτ/ Sibenik
E 771	Subotica - Vinkovci - Strizivojna - Vrpolje - Σεράγεβο - Kardeljevo
E 79	Βελιγράδι - Μπάρ
E 85	Βουδαπέστη - Kelebia - Subotica - Βελιγράδι - Nis/Kraljevo - Σκόπια - Γευγελή- Ειδομένη - Θεσσαλονίκη - Αθήναι

Ε 851	Λβόφ - Vadul Siret - Vicsani - Pascani
Ε 853	Λάρισσα - Βόλος
Ε 855	Σόφια - Κουλατα - Προμαχών - Θεσσαλονίκη
Ε 95	Μόσχα - Κίεβο - Benderi - Ungeni - Iasi - Pascani - Buzau - Ploiesti - Βουκουρέστι - Videle - Giurgiu - Ruse - Gorna - Dimitrovgrad
Ε 951	Sindel - Karnobat

Ανατολή - Δύση

Ε 10	Οστάνδη - Βρυξέλλες - Λιέγη - Ααχεν - Κολωνία - Ντύσσελντορφ - Ντορτμουντ - Munster - Osnabruck - Βρέμη - Αμβούργο - Lubeck - Hanko - Ελσινκι - Riihimaki - Kouvola - Vainikkala - Luzhaika - Λένινγκραντ - Μόσχα
Ε 16	Λονδίνο - Harwich - Hoek Van Holland - Ρόττερνταμ - Ουτρέχτη
Ε 18	Αμβούργο - Buchen - Schwanheide - Βερολίνο/Seddin
Ε 20	Οστάνδη - Βρυξέλλες - Λιέγη - Ααχεν - Κολωνία - Duisburg - Ντόρτμουντ - Αννόβερο - Helmstedt - Marienborn - Βερολίνο/Seddin- Φρανκφούρτη(Ο) - Kunowice - Poznan - Βαρσοβία -Terespol- Brest - Μόσχα
Ε 22	Zeebrugge - Μπρύζ
Ε 30	Δρέσδη - Gorlitz - Zgorzelec - Wroclaw - Κατοβίτσε - Κρακοβία - Przemysl - Medyka - Mostiska - Λβόφ - Κίεβο - Μόσχα
Ε 32	Φρανκφούρτη - Hanau - Flieden - Bebra Gerstungen - Λειψία
Ε 40	Χάβρη - Παρίσι - Lerouville - Onville - Μετς - Remilly - Forbach - Saarbrucken - Ludwigshafen - Μανχάιμ - Φρανκφούρτη Μ) Gemunden - Νυρεμβέργη - Schirnding - Cheb - Plzen - Πράγα - Kolin - Ostrava - Zilina - Propad - Tatry - Kosice - Cierna - n.T.- Cop - Λβόφ

E 400	Φρανκφούρτη (Μ) - Gemunden
E 42	Παρίσι - Lerouville - Νανσύ - Sarrebourg - Reding - Στρασβούργο - Kehl - Appenweier - Καρλσρούη/Οφφενμπουργκ - Muhlacker - Στουτγάρδη
E 46	Mainz - Φρανκφούρτη (Μ)
E 50	Παρίσι - Culoz- Γενεύη - Λωζάννη - Βέρνη - Ζυρίχη - Buchs - Ιννσμπρουκ - Worgl - Kufstein (Rosenheim-Freilassing/Schwarzach St.Veit- Σάλτσμπουργκ - Linz - Βιέννη - Hegyeshalom - Βουδαπέστη - Miskolc - Nyiregyhaza - Zahony - Cop - Λβόφ - Κίεβο - Μόσχα
E 502	Bischofshofen - Selzthal
E 52	Μπρατισλάβα - N Zamky - Sturovo - Szob - Βουδαπέστη - Cegled - Szolnok - Debrecen - Nyiregyhaza
E 54	Arad - Deva- Teius - Vinatori - Brasov - Βουκουρέστι
E 56	Βουδαππέστη - Rakow - Ujszasz - Szolnok - Lokoshaza - Curtici - Arad - Τιμισοάρα - Κραιόβα - Βουκουρέστι
E 560	Buzau - Galati - Reni - Benderi
E 562	Βουκουρέστι - Κωνστάντζα
E 66	Βελιγράδι - Vrsac - Stamora Morativa - Τιμισοάρα
E 660	Ruse - Kaspican
E 680	Σόφια - Mezdra - Gorna - Kaspican - Sindel - Βάρνα
E 70	Παρίσι - Macon- Amberieu - Culoz - Modane - Τορίνο - Rho - Μιλάνο - Βερόνα - Τεργέστη - Βίλλα Οπιτσίνα - Σεζάνα - Λιουμπλιάνα - Ζιντάνι Μοστ - Ζάγκρεμπ - Βελιγράδι - Νις - Ντιμιτροβγκράντ - Ντραγκομάν - Σόφια - Πλόβντιβ - Ντιμιτροβγκράντ - Σβιλενγκραντ - Kapikule -Κωνσταντινούπολη - Haydarpasa - Αγκυρα
E 700	Λυών - Amberieu
E 702	Αγκυρα - Kapikoy - [(Razi (Ιράν)]
E 704	Αγκυρα - Nusaybin -[Kamichli (Αραβική Δημοκρατία Συρίας) - Tel Kotchek (Ιράκ)]
E 72	Τορίνο - Γένοβα
E 720	Πλοβντίβ - Ζίμνιτσα - Κάρνομπατ - Μπουργκάς

Ε 60 Λισσαβών - Εντροκαμέντο - Βαλέντσια ντε Αλκαντάρα - Μαδρίτη - Βαρκελώνη - Port Bou - Cerbere - Narbonne - Tarascon - Μασσαλία - Menton - Ventimiglia - Γένοβα - Πίζα - Λιβόρνο - Ρώμα

II. **Αρίθμηση γραμμών σε εθνικό επίπεδο**[1]

1. **Πορτογαλία**

Ε 05 (Φουέντες ντε Ονόρο)- Βιλαρ Φορμόσο - Κοΐμπρα - Λισσαβών

Ε 90 Λισσαβών - Εντροκαμέντο - Μαρβάο - (-Βαλέντσια ντε Αλκαντάρα)

2. **Ισπανία**

Ε 05 (Hendaye-) Ιρούν - Μπούργκος - Μεδίνα ντελ Κάμπο - Φουέντες ντε Ονορο (-Βιλαρ Φορμόσο

Ε 07 (Hendaye-) Ιρούν - Μπούργκος - Αβίλα/Αράντα ντε Ντουέρο - Μαδρίτη

Ε 053 Μαδρίτη - Κόρντοβα - Μπομπαντίγια - Αλγεθίρας

Ε 90 (Μαρβάο-) Βαλέντσια ντε Αλκαντάρα - Μαδρίτη - Βαρκελώνη - Port Bou (-Cerbere)

3. **Ιρλανδία**

Ε 03 (Larne - Μπέλφαστ) - Δουβλίνο

4. **Ηνωμένο Βασίλειο**

Ε 03 Γλασκώβη - Stranraer - Larne - Μπέλφαστ

Holyhead - Crewe - Λονδίνο - Φόλκενστον - Ντόβερ

Ε 16 Λονδίνο - Harwich (-Hoek Van Holland)

---

[1] Στον κατάλογο πόλεων που ακολουθεί, θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι σταθμοί που εμφανίζονται σε παρενθέσεις ευρίσκονται σε άλλα δρομολόγια ή έξω απο την προκειμένη χώρα.

5. Γαλλία

E 05	Παρίσι - Μπορντώ - Hendaye -(-Ιρούν)
E 051	Καλαί - Παρίσι
E 07	Παρίσι - Μπορντώ - Hendaye (-Ιρούν)
E 15	(Quevy-) Feignies - Aulnoye - Παρίσι - Ντιζόν/Le Creusot Λυών - Αβινιόν - Tarascon - Μασσαλία
E 23	Δουνκερκη - Aulnoye - Thionville - Μετς - Frouard - Τούλ - Culmont - Chalindrey - Ντιζόν (-Vallorbe)
E 25	(Bettembourg-) Thionville - Μετς - Στρασβούργο - Μυλούζ (-Βασιλεία)
E 40	Χάβρη - Παρίσι - Lerouville - Onville - Μετς - Remilly - Forbach (-Saarbrucken
E 42	Παρίσι - Lerouville - Νανσύ - Sarrebourg - Reding - Στρασβούργο (-Kehl)
E 50	Παρίσι - Culoz (- Γενεύη)
E 70	Παρίσι - Macon- Amberieu - Culoz - Modane (- Τορίνο)
E 700	Λυών - Amberieu
E 90	(Port Bou- Cerbere - Narbonne - Tarascon - Μασσαλία - Menton - (Ventimiglia)

6. Ολλανδία

E 15	Αμστερνταμ - Χάγη - Ρόττερνταμ - Ρούσενταλ (-Αμβέρσα)
E 35	Αμστερνταμ - Ουτρέχτη - Αρνεμ (-Emmerich)
E 16	(Harwich-) Hoek Van Holland - Ρόττερνταμ - Ουτρέχτη

7. Βέλγιο

E 10	Οστάνδη - Βρυξέλλες - Λιέγη (-Ααχεν)
E 15	(Ρούσενταλ-) Αμβέρσα - Βρυξέλλες - Quevy (-Feignies)
E 23	Βρυξέλλες - Arlon - Sterpenich (-Kleinbettingen)
E 27	Λιέγη - Gouvy (- Troisvierges)
E 20	Οστάνδη - Βρυξέλλες - Λιέγη (-Ααχεν)
E 22	Zeebrygge - Μπρύζ

8. **Λουξεμβούργο**

Ε 25	(Sterpenich) - Kleinbettingen - Λουξεμβούργο - Bettembourg (-Thionville)
Ε 27	(Gouvy-) Troisvierges - Λουξεμβούργο

9. **Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας**

Ε 35	(Αρνεμ-) Emmerich- Duisburg - Ντύσσελντορφ - Κολωνία - Mainz- Μανχαιμ - Καρλσρούη (-Βασιλεία)
Ε 43	Φρανκφούρτη (Μ) - Χαιδελβέργη/Μανχάιμ - Bruchsal - Στουτγάρδη -Ουλμ - Αουγκσμπουργ - Μόναχο - Freilassing (-Σάλτσμπουργκ)
Ε 45	(Rodby-) Puttgarden - Αμβούργο - Αννόβερο - Bebra - Gemunden - Νυρεμβέργη - Αουγκσμπουργκ - Μόναχο - Kufstein (-Worgl)
Ε 451	Νυρεμβέργη - Passau (-Wels)
Ε 51	(Gutenfurst-) Hof- Νυρεμβέργη
Ε 10	Λιέγη - Ααχεν - Κολωνία- Ντύσσελντορφ - Ντόρτμουντ - Munster - Osnabruck - Βρέμη - Αμβούργο - Λυβέκη (-Hanko)
Ε 18	Αμβούργο - Buchen (-Schwanheide)
Ε 20	(Λιέγη-) Ααχεν - Κολωνία - Duisburg - Ντόρτμουντ - Αννόβερο - Helmstadt (-Marienborn)
Ε 32	Φρανκφούρτη - Hanau - Flieden - Bebra (-Gerstungen)
Ε 40	(Forbach-) Saarbrucken - Ludwigshafen - Μανχάιμ - Φρανκφούρτη (Μ) Gemunden - Νυρεμβέργη - Schirnding - (-Cheb)
Ε 400	Φρανκφούρτη (Μ) - Gemunden
Ε 42	(Στρασβούργο-) Kehl- Appenweier - Καρλσρούη - Muhlacker - Στουτγάρδη/Οφφενμπουργκ
Ε 46	Mainz- Φρανκφούρτη (Μ)

10. **Ελβετία**

Ε 23	(Ντιζόν-) Vallorbe - Λωζάννη - Brig
Ε 25	(Μυλούζ-) Βασιλεία - Ολτεν- Βέρνη - Brig (-Domodossola)

E 35	(Καρλσρούη-) Βασιλεία - Ολτεν - Chiasso - (-Μιλάνο)
E 50	(Culoz-) Γενεύη - Λωζάννη - Βέρνη -Ζυρίχη - Buchs (-Ιννσμπρουκ)

11. Ιταλία

E 25	(Brig-) Domodossola - Rho - Μιλάνο - Γένοβα
E 35	(Chiasso-) Μιλάνο - Μπολώνια - Φλωρεντία - Ρώμη - Νεάπολη - Σαλέρνο - Μεσσήνη
E 45	(Ιννσμπρουκ-) Brennero - Βερόνα - Μπολώνια - Ανκώνα - Φότζια - Μπάρι
E 55	(Arnoldstein-) Tarvisio - Ούντινε - Βενετία - Μπολώνια
E 70	(Μοντάνε-) Τορίνο - Rho - Μιλάνο - Βερόνα - Τεργέστη Βίλλα Οπιτσίνα (-Σεζάνα)
E 72	Τορίνο - Γένοβα
E 90	(Menton-) Ventimiglia - Γένοβα - Πίζα - Λιβόρνο - Ρώμη

12. Νορβηγία

E 45	Οσλο-(-Kornsjo)

13. Σουηδία

E 45	(Kornsjo) - Γκαίτεμποργκ - Helsingborg - (-Helsingor)
E 53	Helsingborg - Hassleholm
E 55	Στοκχόλμη - Hassleholm - Μάλμο - Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
E 59	Μάλμο - Ystad (-Szczecin)
E 61	Στοκχόλμη - Hassleholm - Μάλμο - Trelleborg -Sassnitz Hafen)

14. Δανία

E 45	(Helsingborg-) Helsingor - Κοπεγχάγη - Nykobing - Rodby (Puttgarden)
E 530	Nykobing - Gedser (-Rostock)

15. Αυστρία

E 43	(Freilassing-) Σάλτσμπουργκ

E 45	(Μόναχο-) Kufstein - Worgl - Ιννσμπρουκ (-Brennero)
E 451	(Νυρεμβέργη - Passau) - Wels
E 55	Linz - Σάλτσμπουργκ - Schwarzach St. Veit - Villach - Arnoldstein (-Tarvisio)
E 551	(Horni - Dvoriste-) Summerau - Linz - Selzthal - St.Michael
E 65	(Breclav-) Bernhardsthal - Βιέννη - Semmering - Bruck a.d.Mur-Klagenfurt - Villach - Rosenbah (-Jesenice)
E 67	Bruck a.d. Mur - Γκράτς - Spielfeld Strass (-Sentilj)
E 50	(Buchs-) Ιννσμπρουκ - Worgl - Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)/Schwarzach St.Veit - Σάλτσμπουργκ - Linz - Βιέννη - (-Hegyeshalom)
E 502	Bischofshofen - Selzthal

16. Λαική Δημοκρατία της Γερμανίας

E 51	(Gedser-) Rostock - Βερολίνο/Seddin - Λειψία - Plauen Gutenfurst (-Hof)
E 55	(Trelleborg-) Sassnitz Hafen - Stralsund - Βερολίνο/Seddin - Δρέσδη - Bad Schandau (-Decin)
E 18	(Buchen-) Schwanheide - Βερολίνο/Seddin
E 20	(Helmstedt-) Marienborn - Βερολίνο/Seddin - Φρανκφούρτη(O) (-Kunowice)
E 30	Δρέσδη - Gorlitz (-Zgorzelec)
E 32	(Bebra-) Gerstungen - Λειψία

17. Πολωνία

E 59	Swinoujscie - Szczecin - Kostrzyn - Ziecona Gora - Wroclaw - Opole - Chalupki
E 65	Gdynia - Γκντανσκ - Βαρσοβία - Κατοβίτσε - Zebrzydowice (-Petrovice U.Karvine)
E 20	(Φρανκφούρτη (O)) - Kunowice - Poznan - Βαρσοβία - Terespol (-Brest)
E 30	(Gorlitz-) Zgorzelec - Wroclaw - Κατοβίτσε - Κρακοβία

- Przemysl - Medyka (-Mostiska)

18 Τσεχοσλοβακία

E 55 (Bad Schandau-) Decin - Πράγα

E 551 Πράγα - Horni Dvoriste (-Summerau)

E 61 (Bad Schandau-) Deċin - Nymburk - Kolin - Brno - Breclav - Μπρατισλάβα - Komarno - (Komarom)

E 63 Zilina - Μπρατισλάβα

E 65 (Zebrzydovice-) Petrovice u. Karvine - Ostrava - Breclav (-Bernhardstahl)

E 40 (Schirnding-) Cheb - Plzen - Πράγα - Kolin - Ostrava - Zilina - Poprad Tatry - Kosice - Cierna N.Tis.(-Cop)

E 52 Μπρατισλάβα - N.Zamky - Sturovo (-Szob)

19. Ουγγαρία

E 61 (Komarno) Komarom - Βουδαπέστη

E 69 Βουδαπέστη - Murakeresztur (-Kotoriba)

E 71 Βουδαπέστη - Murakeresztur - Gyekenyés (- Botovo - Koprivnica)

E 85 Βουδαπέστη - Kelebia - (-Subotica)

E 50 (Βιέννη) Hegyeshalom - Βουδαπέστη - Miskolc - Nyiregy-haza - Zahony (Cop)

E 52 (Sturovo-) Szob - Βουδαπέστη - Gegled - Szolnok - Debrecen - Nyiregyhaza

E 56 Βουδαπέστη - Rakos - Ujszasz - Szolnok - Lokoshaza (-Curtici)

20. Γιουγκοσλαβία

E 65 (Rosenbach-) Jesenice - Λιουμπλιάνα - Pivka - Rijeka

E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj - Maribor - Zidani Most

E 69 (Murakeresztur-) Kotoriba - Pragersko - Zidani Most - Λιουμπλιάνα - Divaca - Koper

E 71 (Gyekenyes-) Botovo - Koprivnica - Ζάγκρεμπ - Karlovac - Rijeka

E 751	Ζάγκρεμπ - Sunja - Knin - Perkovic - Σπλίτ/Sibenik
E 771	Subotica - Vinkovci - Strizivojna - Vrpolje - Σεράγεβο - Kardeljevo
E 79	Βελιγράδι - Μπάρ
E 85	(Kelebia-) Subotica - Βελιγράδα - Νις/Kraljevo - Σκόπια - Γευγελή - (-Ειδομένη)
E 66	Βελιγράδα - Vrsac (-Stamora Moravita)
E 70	(Βιλλα Οπιτσίνα-) - Σεζένα - Λιουμπλιάνα - Zidani Most - Ζάγκρεμπ - Βελιγράδι - Νις - Dimitrovgrad (-Dragoman)

21. Ελλάς

E 85.	(Γευγελή-) Ειδομένη - Θεσσαλονίκη - Αθήναι
E 853	Λάρισσα - Βόλος
E 855	(Κούλατα-) Προμαχών - Θεσσαλονίκη

22. Ρουμανία

E 851	(Vadul Siret-) Vicsani - Pacsani
E 95	(Ungeni-) Lasi - Pascani - Buzau Ploiesti - Βουκουρέστι - Videle - Giurgiu (-Ruse)
E 54	Arad - Deva - Teius - Vinatori - Brasov - Βουκουρέστι
E 56	(Lokoshaza-) Curtici - Arad - Τιμισοάρα - Κραιόβα - Βουκουρέστι
E 560	Buzau - Galati (-Reni Benderi)
E 562	Βουκουρέστι - Κωνστάντζα
E 66	(Vrsac-) Stamora Moravita - Τιμισοάρα

23. Βουλγαρία

E 95	(Giurgiu-) Ruse - Gorna - Dimitrovgrad
E 951	Sindel - Karnobat
E 660	Ruse - Kaspican
E 680	Σόφια - Mezdra - Gorna - Kaspican - Sindel - Βάρνα
E 70	(Dimitrovgrad-) Dragoman - Σόφια - Πλόβντιβ - Dimitrovgrad (-Kapikule)

E 720	Plovdiv - Zimnitza - Karnobat - Burgas
E 855	Σόφια - Κουλατα (-Προμαχών)

24. **Φινλανδία**

E 10	Hanko - Ελσίνκι - Riihimaki - Kouvola - Vainikkala (-Luzhaika)

25. **Ενωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών**

E 851	Λβόφ - Vadul Siret (-Vicsani)
E 95	(Iasi-) Ungeni - Kichinev - Benderi - Κίεβο - Μόσχα
E 10	(Vainikkala-) Luzhaika - Λένινγκραντ - Μόσχα
E 20	(Terespol-) Brest - Μόσχα
E 30	(Medyka-) Mostiska - Λβόφ - Κίεβο - Μοσχα
E 40	(Cierna N.Tis-) Cop - Λβόφ
E 50	(Zahony-) Cop- Λβόφ - Κίεβο - Μόσχα
E 560	(Galati-) Reni - Benderi

26. **Τουρκία**

E 70	(Svilengrad-) Kapikule - Κωνσταντινούπολη - Haydarpasa - Αγκυρα
E 702	Αγκυρα - Καπίκιοϊ - [Razi (Ιράν)]
E 704	Αγκυρα - Nusaybin -[Kamichli (Αραβική Δημοκρατία Συρίας) - Tel Kotchek (Ιράκ)]

<u>Παράρτημα II</u>

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

<u>Προκαταρκτικές παρατηρήσεις</u>

Οι <u>παράμετροι</u> συνοψίζονται στον πίνακα 1.

Οι αξίες που παρουσιάζονται στην στήλη Α του πίνακα 1 πρέπει να θεωρηθούν ως σημαντικοί αντικειμενικοί σκοποί προς επίτευξη σύμφωνα με τα εθνικά σχέδια αναπτύξεως των σιδηροδρόμων,

και κάθε απόκλιση απο αυτές τις αξίες θα πρέπει να θεωρείται ως κατ' εξαίρεση.

Οι γραμμές διαιρέθηκαν σε δύο κύριες κατηγορίες:

(α) Υφιστάμενες γραμμές, δυνάμενες να βελτιωθούν όπου αυτό χρειάζεται. Είναι συχνά δύσκολο και μερικές φορές αδύνατο να τροποποιηθούν π.χ. τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους, και ως εκ τούτου οι απαιτήσεις απο αυτές τις γραμμές θα πρέπει να έχουν ορισμένες ανοχές,

(β) Νέες γραμμές που θα κατασκευασθούν: μέσα σε ορισμένα οικονομικά πλαίσια, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά μπορούν να επιλεγούν ελεύθερα. Γι' αυτό είναι αναγκαίο να διακρίνουμε δύο υποκατηγορίες:

(ι) Γραμμές που προορίζονται αποκλειστικά για κίνηση επιβατών (και όχι εμπορευμάτων),

(ιι) Γραμμές για μικτή ή συνδυασμένη κίνηση, τόσο για εξυπηρέτηση επιβατών όσο και εμπορευμάτων.

Οι εγκρινόμενες παράμετροι με κανένα τρόπο δεν θα εμποδίζουν την τεχνική πρόοδο. Είναι απλώς οι ελάχιστες προϋποθέσεις. Ενα σιδηροδρομικό δίκτυο μπορεί να υιοθετήσει πιό απαιτητικές παραμέτρους αν κρίνει οτι αυτό χρειάζεται.

Κατ' αναλογίαν, οι προδιαγραφές που δίδονται στον πίνακα 1 θα έχουν εφαρμογή, όπου συντρέχει λόγος, και προκειμένου περι γραμμών μέσω φέρυ-μπώτ που αποτελούν αναπόσπαστα μέρη του σιδηροδρομικού δικτύου.

Πίνακας 1

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΚΥΡΙΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

(Στήλες: Α=Υφιστάμενες γραμμές που πληρούν τις προϋποθέσεις

υποδομής και γραμμές που θα υποστούν βελτίωση ή ανακατασκευή, B=Νέες γραμμές, B1=Για κίνηση επιβατών μόνο, B2=Για κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων)

		A	B	
			B1	B2
1.	Αριθμός γραμμών	–	2	2
2.	Διαστάσεις φορτώσεως οχήματος	UIC* B	UIC C1	UIC C1
3.	Ελαχίστη απόσταση μεταξύ κέντρων τροχιών	4,0 μέτρα	4,2 μέτρα	4,2 μέτρα
4.	Ονομαστική ελαχίστη ταχύτητα	160 χλμ/ω	300 χλμ/ω	250 χλμ/ω
5.	Επιτρεπόμενη μάζα ανα άξονα:			
	Ατμομηχανές (<200 χλμ/ω)	22.5 t	–	22.5 t
	Αυτοκ/μαξες και Αυτ/τοι συρμοί (<300 χλμ/ω)	17 t	17 t	17 t
	Αμαξες	16 t	–	16 t
	Βαγόνια < 100 χλμ/ω	20 t	–	22.5 t
	120 χλμ/ω	20 t	–	20 t
	140 χλμ/ω	18 t	–	18 t
6.	Επιτρεπόμενη μάζα ανα γραμμικό μέτρο	8 t	–	8 t
7.	Δοκιμαστικό τραίνο (σχεδίαση γεφυρών)	UIC 71	–	UIC 71
8.	Μεγίστη κλίση	–	35 mm/m	12.5 mm/m
9.	Ελάχιστο μήκος πλατφόρμας σε κύριους σταθμούς	400 m	400 m	400 m
10.	Ελάχιστο ωφέλιμο μήκος παράπλευρης γραμμής	750 m	–	750 m
11.	Ισόπεδοι κόμβοι	Μηδέν	Μηδέν	Μηδέν

* UIC: Διεθνής Ενωση Σιδηροδρόμων

1. Αριθμός γραμμών

Οι κύριες διεθνείς γραμμές πρέπει να εξασφαλίζουν μεγάλη ικανότητα και να επιτρέπουν την λειτουργία με χρονική ακρίβεια.

Είναι γενικώς δυνατόν να ικανοποιούνται και οι δύο απαιτήσεις μόνον σε γραμμές που έχουν τουλάχιστον δύο τροχιές.

2. Διαστάσεις φορτώσεως οχημάτων

Πρόκειται για τις ελάχιστες διαστάσεις φορτώσεως για τις κύριες διεθνείς γραμμές.

Στις νέες γραμμές, απαιτείται συνήθως μόνον μια μικρή οριακή επένδυση για να μπορούν να χρησιμοποιηθούν υψηλές διαστάσεις φορτώσεως, και ως εκ τούτου επελέγησαν οι διαστάσεις UIC C1.

Για παράδειγμα, οι διαστάσεις C1 επιτρέπουν:

Την μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων και οδικών συρμών (φορτηγό με ρυμουλκούμενο, αρθρωτό όχημα, ελκυστήρα με επικαθήμενο ρυμουλκούμενο) σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές οδικές διαστάσεις φορτώσεως (ύψος 4 μέτρα, πάτος 2,5 μέτρα) σε ειδικά βαγόνια με ύψος φορτώσεως 60 εκατοστομέτρων άνω του περιπέδου της σιδηροτροχιάς.

Την μεταφορά συνήθων επικαθημένων ρυμουλκουμένων πλάτους 2,5 μέτρων και ύψους 4 μέτρων σε ανοικτά βαγόνια με συνήθεις τροχοφορείς.

Την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ISO πλάτους 2,44 μέτρων και ύψους 2,9 μέτρων σε συνήθη επίπεδα βαγόνια.

Την μεταφορά εναλλάξιμων εμπορευματοκιβωτίων πλάτους 2,5 μέτρων σε συνήθη επίπεδα βαγόνια.

Οι υφιστάμενες γραμμές που διασχίζουν ορεινές περιοχές (όπως τα Πυρηναία, τον Κεντρικό Ορεινό Ογκο, τις Αλπεις, τον Ιούρα, τα Απέννινα, τα Καρπάθια) έχουν πολλές σηραγγες που ακολουθούν τις διαστάσεις της Τεχνικής Μονάδας ή διαστάσεις με ελαφρώς μεγαλύτερο ύψος στο κέντρο της γραμμής. Σε όλες σχεδόν

τις περιπτώσεις είναι αδύνατο, απο οικονομικής και χρηματοδοτικής απόψεως, να αυξηθούν αυτές οι διαστάσεις ώστε να συμφωνούν με τις διαστάσεις UIC C1.

Ως εκ τούτου, για αυτές τις γραμμές επελέγησαν οι διαστάσεις UIC B, δεδομένου οτι αυτές επιτρέπου π.χ.:

Την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ISO πλάτους 2,44 μέτρων και ύψους 2,9 μέτρων σε συνήθη επίπεδα βαγόνια, με ύψος φορτώσεως 1,18 μέτρα πάνω απο το επίπεδο της γραμμής.

Την μεταφορά εναλλάξιμων εμπορευματοκιβωτίων πλάτους 2,5 και ύψους 2,6 μέτρων πάνω σε συνήθη βαγόνια (ύψος φορτώσεως 1,246 μέτρα).

Την μεταφορά επικαθημένων ρυμουλκούμενων σε ανοικτά βαγόνια.

Οι περισσότερες απο τις υφιστάμενες κύριες διεθνείς γραμμές προσφέρουν τουλάχιστον το εύρος της UIC B. Στην περίπτωση των άλλων, οι βελτιώσεις που χρειάζονται για να φθάσουν σε αυτό το επίπεδο δεν απαιτούν συνήθως μεγάλες επενδύσεις.

3. **Ελαχίστη απόσταση μεταξύ κέντρων τροχιών**

Αυτή είναι η ελαχίστη απόσταση μεταξύ των κέντρων των τροχιών προκειμένου περι κυρίων γραμμών διπλής τροχιάς έξω απο σταθμούς.

Μια αύξηση στην απόσταση μεταξύ των κέντρων των τροχιών παρουσιάζει τα εξής πλεονεκτήματα:

Μείωση της αεροδυναμικής πιέσεως όταν συναντώνται δύο σιδηρόδρομοι. Το πλεονέκτημα αυτό αυξάνει κατ' αναλογίαν προς την ταχύτητα.

Κάποιο βαθμό ανακουφίσεως οσον αφορά τους περιορισμούς που τίθενται στην μεταφορά εξεχόντων φορτίων.

Δυνατότητα χρησιμοποιήσεως ισχυρού εκμηχανισμένου εξοπλισμού για την συντήρηση και ανακαίνιση των τροχιών.

Στις υφιστάμενες γραμμές διπλής τροχιάς και έξω απο σταθ-

μούς, απόσταση μεταξύ κέντρων τροχιών ποικίλει μεταξύ 3,5 και 4 μέτρων. Οταν οι τροχιές ανακαινίζονται εντελώς, πρέπει να καταβάλλονται προσπάθειες να αυξάνεται η απόσταση, με σκοπό να φθάσουμε σε ελάχιστη απόσταση 4 μέτρων.

Στις νέες γραμμές, η επιλογή μιάς όσο το δυνατόν μεγαλύτερης αποστάσεως μεταξύ κέντρων τροχιών συνήθως συνεπάγεται μια περιορισμένη και οριακή επένδυση, τουλάχιστον όσον αφορά τις περιοχές έξω απο σηραγγες και μέχρι τα 4,2 μέτρα. Μπορεί ως εκ τούτου να επιλεγεί μια ελαχίστη απόσταση 4,2 μέτρων μεταξύ κέντρων τροχιών. Αυτή η απόσταση επαρκεί για μεγάλες ταχύτητες μέχρι 300 χλμ/ώρα (π.χ. η νέα γραμμή υψηλής ταχύτητος Παρισιού-Λυών απο το Παρίσι προς Ν.Α.).

4. Ονομαστική ελαχίστη ταχύτητα

Η ονομαστική ελαχίστη ταχύτητα προσδιορίζει τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της περιοχής (ακτίνα στροφής και κλίση), τις εγκαταστάσεις ασφαλείας (αποστάσεις πεδήσεως) και τον συντελεστή πεδήσεως των συρμών.

Στις υφιστάμενες γραμμές, οι μέγιστες ταχύτητες εξαρτώνται απο την ακτίνα των στροφών. Η ονομαστική ελαχίστη ταχύτητα που επιλέχθηκε (160 χλμ/ω) είναι αυτή που αποτελεί την γενική πρακτική σε τμήματα γραμμών με ίσιες τροχιές ή με στροφές μεγάλης ακτίνας. Σε μερικές περιπτώσεις ή διαρρύθμιση και η σηματοδότηση μπορούν να βελτιωθούν χωρίς υπερβολικές επενδύσεις, ώστε να καταστεί δυνατόν να επιτυγχάνεται ταχύτητα 160 χλμ/ω σε ορισμένα τμήματα.

Στις νέες γραμμές μπορούν να υιοθετηθούν πολύ υψηλότερες ονομαστικές ταχύτητες. Οι ονομαστικες ταχύτητες που επιλέχθηκαν είναι οι ταχύτητες που αναπτύσσονται σε νέες γραμμές που ολοκληρώθηκαν προσφάτως, ή είναι υπο κατασκευή ή στο στάδιο του σχεδιασμού.

Η ονομαστική ταχύτητα δεν είναι η ίδια με την εμπορική ταχύτητα. Η εμπορική ταχύτητα είναι η απόσταση μεταξύ εκκινήσεως και προορισμού ενός σιδηροδρόμου, διηρημένη προς τον

συνολικό χρόνο της διαδρομής, περιλαμβανομένων και των ενδιαμέσων στάσεων.

5. **Επιτρεπόμενη μάζα ανα άξονα**

Αναφέρεται στην επιτρεπόμενη μάζα ανα άξονα που θα πρέπει να είναι σε θέση να φέρουν οι διεθνείς κύριες γραμμές.

Οι διεθνείς κύριες γραμμές θα πρέπει να μπορούν να δέχονται την πιό σύγχρονη υφιστάμενη και μελλοντική κίνηση οχημάτων και συγκεκριμένως:

Ατμομηχανές με μάζα ανα άξονα 22,5 τόνων, σε γραμμές που συνήθως δέχονται μάζα ανα άξονα 20 τόνων. Οι ατμομηχανές με ελαφρώς μεγαλύτερη μάζα ανα άξονα μπορούν να γίνουν ανεκτές διότι η αναλογία των αξόνων της ατμομηχανής προς τον συνολικό αριθμό των αξόνων είναι συνήθως μικρή και η ανάρτηση μιάς ατμομηχανής προκαλεί μικρότερη καταπόνηση απο εκείνη ενός βαγονιού.

Αυτοκινητάμαξες και αυτοκίνητοι συρμοί με μάζα ανα άξονα 17 τόνων (αυτή είναι η μάζα ανα άξονα των συρμών TGV των Γαλλικών Σιδηροδρόμων).

Βαγόνια με μάζα ανα άξονα 16 τόνων (στα υφιστάμενα και στα προγραμματιζόμενα συνήθη βαγόνια, κανένα απο αυτά δεν έχει ή θα έχει μάζα ανα αξονα μεγαλύτερη απο 16 τόνους όταν είναι φορτωμένο).

Βαγόνια με μάζα ανα άξονα 20 τόνων, που αντιστοιχούν στα UIC Κατηγορίας C. Για τις νέες γραμμές μικτής ή συνδυασμένης κινήσεως, έχει υιοθετηθεί μάζα βαγονιού ανα άξονα 22,5 τόνων μέχρι 100 χλμ/ω, σύμφωνα με τις πρόσφατες αποφάσεις της UIC. Τα όρια μάζας ανα άξονα των 20 τόνων για ταχύτητα 120 χλμ/ω και 18 τόνων για ταχύτητα 140 χλμ/ω είναι αυτά που ορίζονται απο τους κανονισμούς της UIC.

Οι αναφερόμενες αξίες μάζας ανα άξονα αφορούν τροχούς διαμέτρου όχι μικρότερης των 840 mm, σύμφωνα με τους κανονισμούς της UIC.

6. Επιτρεπόμενη μάζα ανα γραμμικό μέτρο

Η επιτρεπόμενη μάζα ανα μέτρο μήκους στους προφυλακτήρες των οχημάτων που θα πρέπει να είναι σε θέση να δέχονται οι διεθνείς γραμμές, ορίσθηκε σε 8 τόνους σύμφωνα με την κατηγορία C4 της UIC.

7. **Δοκιμαστικό τραίνο (σχεδίαση γεφυρών)**

Αναφέρεται στο ελάχιστον "δοκιμαστικό τραίνο" στο οποίο θα πρέπει να βασίζεται η σχεδίαση γεφυρών για τις διεθνείς κύριες γραμμές.

Σε νέες γραμμές για μικτή ή συνδυασμένη κίνηση, χρησιμοποιείται το δοκιμαστικό τραίνο UIC 71.

Σε νέες γραμμές που είναι προορισμένες για επιβατική κίνηση, δεν έχουν τεθεί διεθνή πρότυπα.

8. **Μέγιστη κλίση**

Αυτή είναι η κλίση που δεν πρέπει να υπερβούμε στις κύριες διεθνείς γραμμές.

Στις υφιστάμενες γραμμές, η κλίση είναι ενας παράγων που είναι πρακτικώς αδύνατον να μεταβληθεί.

Στις νέες γραμμές που είναι περιορισμένες για επιβατική κίνηση, η αξία των 35 mm/m έχει υιοθετηθεί (αυτό είναι το πρότυπο που χρησιμοποιείται στην γραμμή υψηλής ταχύτητος Παρισιού - ΝΑ που συνδέει το Παρίσι με την Λυών).

Σε νέες γραμμές για μικτή ή συνδυασμένη κίνηση, έχει υιοθετηθεί η αξία των 12,5 mm/m. Αυτή είναι η υψηλότερη αξία σε όλα τα τρέχοντα εθνικά σχέδια.

Η κλίση εξαρτάται απο το μήκος της κατωφερείας. Οσο μεγαλύτερη είναι η κατωφέρεια, τόσο μικρότερη και η κλίση και αντιστρόφως.

9. **Ελάχιστο μήκος πλατφόρμας σε κύριους σταθμούς**

Εχει επιλεγεί το μήκος των 400 μέτρων που έχει υιοθετήσει

η UIC. Μια πλατφόρμα με μήκος 400 μέτρων θα δέχεται επι παραδείγματι:

Ενα τραίνο αποτελούμενο απο μια ατμομηχανή και 13 βαγόνια μήκους 27,5 μέτρων, ή μια ατμομηχανή και 14 βαγόνια μήκους 26,4 μέτρων.

Ενα τραίνο που αποτελείται απο δύο συρμούς TGV όπως χρησιμοποιείται στην γραμμή Παρισιού - ΝΑ.

Πλατφόρμα κυρίου σταθμού που υπερβαίνει τα 400 μέτρα δεν υιοθετήθηκε για δύο λόγους:

"Αντίσταση Επιβατών" απο πεζούς επιβάτες ιδιαιτέρως σε αδιέξοδους σταθμούς.

Υπερβολικό κόστος επενδύσεως, ιδιαιτέρως σε σχέση με την μετατροπή υφισταμένων αδιεξόδων σταθμών.

10. Ελάχιστο ωφέλιμο μήκος παράπλευρης γραμμής

Το ελάχιστο ωφέλιμο μήκος παράπλευρης γραμμής σε κύριες διεθνείς γραμμές έχει σημασία μόνον σε εμπορικούς συρμούς.

Εχει επιλεγεί το μήκος των 750 μέτρων που έχει υιοθετήσει η UIC. Αυτό επιτρέπει την κίνηση και στάθμευση των εμπορικών συρμών μικτού βάρους έλξεως άνω των 5.000 τόνων στην κατηγορία C4 (8 μικτοί τόνοι ανα μέτρο μήκους). Επι πλέον, ενας συρμός 1.500 τόνων έλξεως σταθμευμένος στα μια παράπλευρη γραμμή 750 μέτρων έχει μάζα λίγο μεγαλύτερη απο 2 τόνους ανα μέτρο μήκους.

11. Ισόπεδοι κόμβοι

Οι νέες κύριες διεθνείς γραμμές πρέπει να κατασκευάζονται χωρίς κανένα ισόπεδο κόμβο.

Στις υφιστάμενες κύριες διεθνείς γραμμές, σχεδιάζεται η συστηματική αντικατάσταση των ισοπέδων κόμβων με υπόγειες ή

εναέριες διαβάσεις, εκτός απο μερικές περιπτώσεις που αυτή η αντικατάσταση είναι πρακτικώς αδύνατη.

ΧΑΡΤΗΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Ο παρών χάρτης δίδει, μόνον για πληροφοριακούς σκοπούς, μια γεωγραφική εικόνα των δρομολογίων που ακολουθούν οι σιδηροδρομικές γραμμές που αναφέρονται στο παράρτημα Ι της παρούσης Συμφωνίας, όπως αυτές υφίστανται κατα τον χρόνο συντάξεως της παρούσης Συμφωνίας.

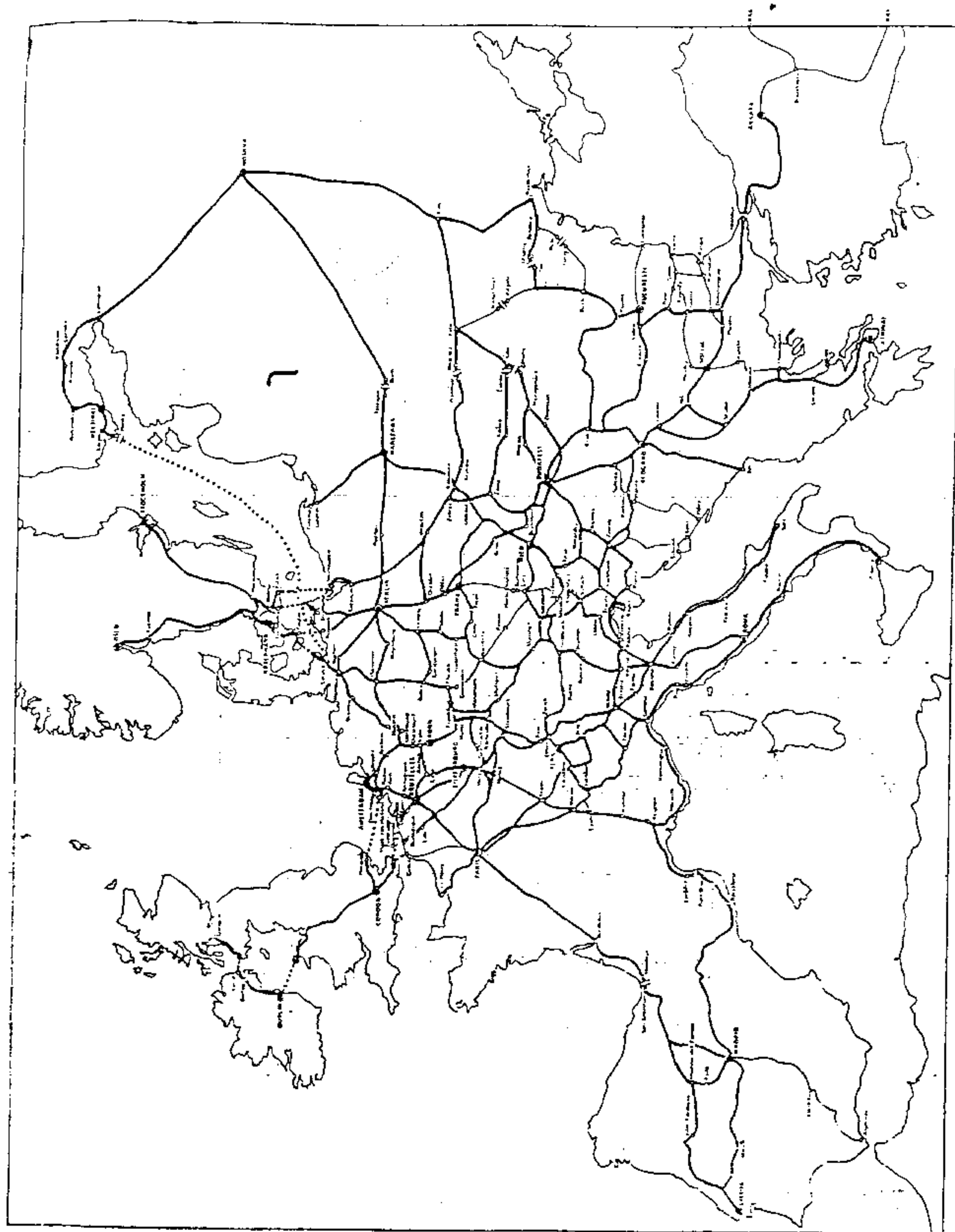
Υπόμνημα

Η διάκριση μεταξύ κυρίων και δευτερευουσών γραμμών στο σύνολο του Ευρωπαϊκού δικτύου έχει αποφασισθεί απο το GREN (TRANS/SC2/GREN/2, παράγραφοι 4 και 5).

I. Παχειά συνεχής γραμμή: κύριες γραμμμές των οποίων το δρομολόγιο έχει προταθεί απο Κυβερνήσεις

II. Λεπτή συνεχής γραμμή: δευτερεύουσες γραμμμές των οποίων το δρομολόγιο έχει προταθεί απο Κυβερνήσεις

III. Στικτές γραμμές: εξυπηρέτηση με φέρυ



Δια της παρούσης βεβαιώνω οτι το ανωτέρω κείμενο είναι ενα ακριβές αντίγραφο της ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΥΡΙΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ (AGC) που συνετάγη στην Γενεύη την 31.5.1985, το πρωτότυπο της οποίας είναι κατατεθειμένο στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, όπως αυτή η Συμφωνία ήταν ανοικτή προς υπογραφή.

Για τον Γενικό Γραμματέα

Ο Νομικός Σύμβουλος

Carl-August Fleischhauer

υπογραφή

Ηνωμένα Εθνη, Νέα Υόρκη, 25.10.1985

Άρθρο δεύτερο

Η αποδοχή κάθε νεότερης αναθεώρησης των διατάξεων της Συμφωνίας, που κυρώνεται με το νόμο αυτόν, καθώς και η ρύθμιση τεχνικών και λεπτομερειακών ζητημάτων εφαρμογής της, γίνεται με απόφαση του αρμόδιου κατά περίπτωση υπουργού ή με κοινή απόφαση των συναρμόδιων κατά περίπτωση υπουργών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο τρίτο

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται από την ολοκλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 6 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 21 Ιανουαρίου 1995

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Κ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
Α. ΤΣΟΥΡΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 23 Ιανουαρίου 1995

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Γ. ΚΟΥΒΕΛΑΚΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκδίδει την ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ από το 1833

Διεύθυνση : Καποδιστρίου 34
Ταχ. Κώδικας : 104 32
TELEX : 22.3211 YPET GR
FAX : 5234312

Οι Υπηρεσίες του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ** λειτουργούν καθημερινά από **8.00'** έως **13.00'**

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

* Πώληση ΦΕΚ όλων των Τευχών Σολωμού 51 τηλ.: 52.39.762
* ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ: Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.188
* Για φωτοαντίγραφα παλαιών τευχών στην οδό Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.141
* Τμήμα πληροφόρησης: Για τα δημοσιεύματα των ΦΕΚ Σολωμού 51 τηλ.: 52.25.713 – 52.49.547

* Οδηγίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.48.785
Πληροφορίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.25.761

* Αποστολή ΦΕΚ στην επαρχία με καταβολή της αξίας του δια μέσου Δημοσίου Ταμείου Για πληροφορίες: τηλ.: 52.48.320

Τιμές κατά τεύχος της ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

Κάθε τεύχος μέχρι 8 σελίδες δρχ. 100. Από 9 σελίδες μέχρι 16 δρχ. 150, από 17 έως 24 δρχ. 200

Από 25 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) αυξάνεται κατά 50 δρχ.

Μπορείτε να γίνετε συνδρομητής για όποιο τεύχος θέλετε. Θα σας αποστέλλεται με το Ταχυδρομείο.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 2531		Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 3512	
Η ετήσια συνδρομή είναι:		Ποσοστό 5% υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού (ΤΑΠΕΤ)	
α) Για το Τεύχος Α'	Δρχ. 20.000	Δρχ.	1.000
β) » » » Β'	» 40.000	»	2.000
γ) » » » Γ'	» 10.000	»	500
δ) » » » Δ'	» 40.000	»	2.000
ε) » » » Αναπτυξιακών Πράξεων	» 25.000	»	1.250
στ) » » » Ν.Π.Δ.Δ.	» 10.000	»	500
ζ) » » » ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	» 5.000	»	250
η) » » » Δελτ. Εμπ.& Βιομ. Ιδ.	» 10.000	»	500
θ) » » » Αν. Ειδικού Δικαστηρίου	» 3.000	»	150
ι) » » » Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	» 210.000	»	10.500
ια) Για όλα τα Τεύχη εκτός ΤΑΕ-ΕΠΕ	» 110.000	»	5.500

Πληροφορίες: τηλ. 52.48.320

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ